

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE
DE L'ÉNERGIE
ATOMIQUE

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENTS DE SÉANCE

1969 - 1970

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE
DU CHARBON
ET DE L'ACIER

6 OCTOBRE 1969

DOCUMENT 101

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des Communautés
européennes au Conseil (doc. 53/69) relative à un règlement
concernant l'introduction d'un appareil mécanique de contrôle
dans le domaine des transports par route

Rapporteur: M. Faller

ÉDITION DE
LANGUE FRANÇAISE

Par lettre du 30 mai 1969, le président du Conseil a consulté, conformément à l'article 75 du traité de la C.E.E., le Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à un règlement concernant l'introduction d'un appareil mécanique de contrôle dans le domaine des transports par route (doc. 53/69).

En sa séance du 3 juin 1969, le Parlement a renvoyé cette proposition à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission des affaires sociales et de la santé publique, saisie pour avis.

La commission des transports a désigné M. Faller comme rapporteur au cours de sa réunion du 16 juin 1969.

Au cours de ses réunions des 18 juillet et 3 septembre 1969, la commission des transports a examiné le projet de rapport de M. Faller et, lors de la dernière de ces réunions, elle l'a adopté à l'unanimité.

Étaient présents : MM. Posthumus, président, Jozeau-Marigné, vice-président, Lucius, vice-président, Faller, rapporteur, Berthoin (suppléant M. Covelli), Biaggi, Boertien, Bousquet, Cifarelli, De Gryse, Fellermaier, Mlle Lulling (suppléant M. Apel), MM. Noé et Pintus.

Sommaire

A — Proposition de résolution	3
B — Exposé des motifs	15
I — Observations générales	15
II — Observations relatives aux divers articles	17
Avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique	18

A

La commission des transports soumet, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, au vote du Parlement européen la proposition de résolution suivante :

Proposition de résolution
portant avis du Parlement européen
sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil
relative à un règlement concernant l'introduction d'un appareil mécanique de
contrôle dans le domaine des transports par route

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil ⁽¹⁾,
- consulté par le Conseil, en application de l'article 16 du règlement n° 543 du 25 mars 1969 ⁽²⁾, conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc. 53/69),
- vu le rapport de la commission des transports et l'avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique (doc. 101/69),

1. Souligne l'importance qu'il attache, dans le cadre des mesures sociales applicables aux transports par route, à l'introduction prochaine dans ce secteur d'un appareil de contrôle mécanique ;

2. Se félicite, en conséquence, de la présentation de la proposition de règlement de la Commission des Communautés européennes, proposition dont elle appuie les objectifs ;

3. Approuve ladite proposition de règlement sous réserve des modifications suivantes ;

4. Invite la Commission à faire siennes les modifications suivantes, conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité instituant la C.E.E. ;

5. Charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

⁽¹⁾ J. O. n° C 82 du 27 juin 1969, p. 15.

⁽²⁾ J. O. n° L 77 du 29 mars 1969, p. 49.

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

TEXTE MODIFIÉ

Proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'introduction
d'un appareil mécanique de contrôle dans le domaine des transports par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, et notamment son article 16,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que le règlement du Conseil susvisé prévoit l'obligation d'introduire sur certaines catégories de véhicules routiers un appareil mécanique de contrôle; que cet appareil doit permettre un contrôle efficace des temps de travail et de repos des équipages des véhicules et que, par conséquent, il doit être de fonctionnement sûr, d'emploi facile et conçu de façon à exclure au maximum les possibilités de fraude;

considérant que les conventions internationales sur la circulation routière dont les États membres sont parties contractantes ou ont l'intention de le devenir n'autorisent pas une partie contractante à interdire l'accès de son territoire aux véhicules immatriculés dans une autre partie contractante et répondant aux conditions techniques prévues dans ces conventions; qu'aucune de ces conditions techniques ne prévoit l'obligation d'installation d'un appareil mécanique de contrôle et que, par conséquent, il n'est pas possible d'imposer cette obligation aux véhicules immatriculés dans les États tiers;

considérant que pour réaliser les objectifs fixés il est important que l'appareil mécanique de contrôle fournisse des indications enregistrées des différents groupes de temps suffisamment précis et aisément identifiables;

considérant que l'appareil mécanique de contrôle doit fournir des indications enregistrées distinctes pour chaque membre de l'équipage;

considérant qu'un enregistrement automatique d'autres éléments de la marche du véhicule tels que vitesse et parcours peut contribuer sensiblement à la sécurité routière et à la conduite rationnelle du véhicule et que, par conséquent, il paraît opportun de procéder également à un enregistrement de ces éléments;

considérant que dans certains États membres il n'existe pas encore de prescriptions relatives aux appareils mécaniques de contrôle à bord de véhicules routiers et que, entre les autres États membres, les prescriptions diffèrent; que ces lacunes et disparités sont susceptibles d'entraver la libre circulation des véhicules routiers dans la Communauté et sont de nature à provoquer des distorsions dans les conditions de

concurrence, qu'elles constituent un obstacle à une production plus économique des appareils mécaniques de contrôle ;

considérant que l'élimination de ces inconvénients nécessite la fixation de normes communautaires de construction et d'installation assez détaillées ; que, pour éviter toute entrave à l'immatriculation des véhicules équipés de tels appareils ainsi que toute entrave à la circulation de ces véhicules et à l'utilisation de tels appareils sur tout le territoire de la Communauté, il est nécessaire de prévoir une reconnaissance réciproque des homologations accordées dans chaque État membre ;

considérant que dans le but d'assurer un fonctionnement sûr et régulier de l'appareil, il convient de prévoir des conditions uniformes pour les vérifications et contrôles auxquels l'appareil installé doit être soumis ;

considérant que les objectifs visés ci-dessus du contrôle des temps de travail et de repos nécessitent que les employeurs et les membres de l'équipage soient astreints à certaines normes de comportement ;

considérant que pour faciliter les adaptations nécessaires aux nouvelles dispositions aussi bien des transporteurs routiers que des fabricants d'appareils ainsi que des ateliers d'installation et de réparation, il est nécessaire d'échelonner les délais d'application d'une réglementation communautaire et que, à cet égard, il y a lieu de tenir compte de la diversité des situations qui peuvent se présenter dans la pratique, notamment selon les dates de mise en service des véhicules et selon les catégories de transport auxquelles les véhicules sont affectés,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

CHAPITRE I

Principes et champ d'application

Article 1

L'appareil mécanique de contrôle visé à l'article 16 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent règlement et de ses annexes I et II qui en font partie intégrante.

Article 2

L'appareil mécanique de contrôle doit être installé et utilisé sur les véhicules routiers immatriculés dans les États membres à l'exception des véhicules suivants :

- 1) véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet ;
- 2) véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximum autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes ;
- 3) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km ;
- 4) véhicules de service de la police, de la gendarmerie, des forces armées, des pompiers, de la protection civile, de la protection contre les eaux, des services de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des télégraphes, des téléphones, de la poste, lorsqu'ils effectuent des transports d'envois postaux, de la radiodiffusion et de la télévision ;
- 5) véhicules effectuant des transports de malades et de blessés ainsi que de matériel en vue d'un sauvetage et véhicules spécialisés de dépannage ;
- 6) tracteurs dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure.

Article 3

1. A partir du 1^{er} janvier 1972, l'installation de l'appareil mécanique de contrôle est obligatoire pour :

- a) les véhicules mis en service pour la première fois à partir de cette date ;
- b) les véhicules effectuant des transports internationaux et des transports de marchandises dangereuses quelle que soit la date de leur mise en service.

2. A partir du 1^{er} janvier 1974, l'installation de l'appareil mécanique de contrôle est obligatoire pour les véhicules mis en service pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1972.

Article 4

1. A l'exception des véhicules visés à l'article 3, paragraphe 1 b, les véhicules déjà équipés, à la date du 31 décembre 1971, d'appareils mécaniques de contrôle ne répondant pas aux pres-

Article 3

1. inchangé

2. A partir du 1^{er} janvier **1973**, l'installation de l'appareil mécanique de contrôle est obligatoire pour les véhicules mis en service pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1972 **lorsqu'il s'agit de véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids total maximum autorisé excède 6 tonnes et de véhicules affectés au transport de personnes ; l'installation est obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1974 pour tous les autres véhicules visés par le présent règlement.**

Article 4

1. A l'exception des véhicules visés à l'article 3, paragraphe 1 b, les véhicules déjà équipés, à la date du 31 décembre 1971, d'appareils mécaniques de contrôle ne répondant pas aux pres-

criptions du présent règlement, pourront continuer à les utiliser, à condition que les autorités compétentes de l'État d'immatriculation du véhicule aient déjà approuvé ou approuvent à titre transitoire les types d'appareils en question. Cependant, cette utilisation ne peut se prolonger au delà :

- a) *du 31 décembre 1974 pour véhicules de transport de marchandises dont le poids total maximum autorisé excède 10 tonnes et pour tous les véhicules affectés au transport de voyageurs.*
- b) *du 31 décembre 1976 pour les autres véhicules affectés au transport de marchandises.*

2. Les conducteurs des véhicules équipés de tels appareils, à l'exception des conducteurs des services réguliers, devront, pendant cette période de transition, inscrire sur le livret individuel de contrôle prévu par le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, les groupes de temps dont l'enregistrement est prescrit par l'article 14, paragraphe 2, dudit règlement, dans la mesure où ces temps ne sont pas enregistrés par ces appareils dans les conditions fixées par le présent règlement.

criptions du présent règlement, pourront continuer à les utiliser, à condition que les autorités compétentes de l'État d'immatriculation du véhicule aient déjà approuvé ou approuvent à titre transitoire les types d'appareils en question. Cependant, cette utilisation ne peut se prolonger **au delà du 31 décembre 1974.**

2. inchangé

Article 5

Les États membres ne peuvent ni refuser l'immatriculation, ni interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés de l'appareil mécanique de contrôle pour des motifs inhérents à un tel équipement, si l'appareil est muni de la marque d'homologation C.E.E. visée à l'article 8 et de la plaquette d'installation visée à l'article 13 du présent règlement.

Article 6

1. L'installation sur les véhicules de l'appareil mécanique de contrôle *ne porte pas atteinte à l'obligation pour les membres de l'équipage d'être porteurs du livret individuel de contrôle au sens du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969.*

2. *Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article et de celles du paragraphe 2 de l'article 4, les membres de l'équipage des véhicules équipés de l'appareil mécanique de contrôle ne sont pas tenus d'inscrire sur les feuillets quotidiens du livret individuel de contrôle prévu dans le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, le relevé des groupes de temps visés à l'article 14, paragraphe 2, dudit règlement.*

Article 6

1. L'installation sur les véhicules de l'appareil mécanique de contrôle **dispense les membres de l'équipage, pour les données enregistrées par cet appareil, de l'obligation de tenir un livret individuel de contrôle au sens du règlement n° 543 du Conseil du 25 mars 1969.**

2. **supprimé**

3. Les États membres peuvent prescrire que les membres de l'équipage des véhicules immatriculés sur leur territoire et équipés de l'appareil mécanique de contrôle inscrivent sur les *feuilletts quotidiens du livret individuel de contrôle* le relevé des groupes de temps visés à l'article 14, paragraphe 3, dudit règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969.

4. *En cas de panne de l'appareil mécanique de contrôle, les membres de l'équipage sont tenus d'inscrire sur les feuilletts quotidiens du livret individuel de contrôle le relevé des groupes de temps prévus à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969.*

Si, pour d'autres raisons, il n'est pas possible d'assurer l'enregistrement de certains des groupes de temps visés au paragraphe 2 du présent article au moyen de l'appareil mécanique de contrôle, les membres de l'équipage sont tenus de reporter ces temps sur les feuilletts quotidiens du livret individuel de contrôle.

5. Dans tous les cas, les données enregistrées par l'appareil mécanique de contrôle doivent être reportées dans le rapport hebdomadaire du livret individuel de contrôle.

Le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule sur lequel le titulaire du livret a effectué chaque jour son service doit être reporté dans le rapport hebdomadaire lorsque le feuillet quotidien n'est pas utilisé.

6. Les dispositions du présent article ne concernent pas les conducteurs des services réguliers.

3. Les États membres peuvent prescrire que les membres de l'équipage des véhicules immatriculés sur leur territoire et équipés de l'appareil mécanique de contrôle inscrivent sur **des feuilles de contrôle ou d'enregistrement** le relevé des groupes de temps visés à l'article 14, paragraphe 3, du règlement du Conseil n° 543 du 25 mars 1969 **qui ne sont pas enregistrés par l'appareil de contrôle.**

4. **supprimé**

5. **supprimé**

6. **inchangé**

CHAPITRE II

Homologation

Article 7

Chaque État membre accorde, sur demande, l'homologation C.E.E. à tout type d'appareil mécanique de contrôle ou tout type de feuille d'enregistrement, si ceux-ci sont conformes aux prescriptions de construction prévues à l'annexe I du présent règlement et si l'État membre est mis à même de surveiller la conformité de la fabrication au type homologué.

Article 7

Chaque État membre accorde au constructeur d'appareils, sur demande, l'homologation C.E.E. pour les appareils mécaniques de contrôle qu'il a construits ainsi que pour les feuilles d'enregistrement destinées à cet effet, si ceux-ci répondent aux normes prévues à l'annexe I du présent règlement et si l'État membre en question est en mesure de contrôler la conformité de la fabrication avec le type homologué.

Article 8

Les États membres attribuent *au demandeur une marque d'homologation C.E.E. conforme au modèle établi à l'annexe II du présent règlement pour chaque type d'appareil mécanique de contrôle ou de feuille d'enregistrement qu'ils homologuent en vertu de l'article 7.*

Article 9

Chaque État membre considère comme conformes à sa législation, en ce qui concerne la construction et le fonctionnement des appareils mécaniques de contrôle et des feuilles d'enregistrement, les appareils mécaniques de contrôle *ou les feuilles d'enregistrement portant la marque d'homologation C.E.E. visée à l'article 8.*

Article 10

Les autorités compétentes de chaque État membre *envoient* à celles des autres États membres, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation ou leur communiquent le refus d'homologation pour chaque type d'appareil mécanique de contrôle *ou de feuille d'enregistrement qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer.*

Article 11

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation C.E.E. *de l'appareil mécanique de contrôle ou de la feuille d'enregistrement* constate que plusieurs appareils ou plusieurs feuilles portant la même marque C.E.E. ne sont pas conformes au type qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour établir la conformité de la fabrication au type homologué. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises qui peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation.

Elles prennent les mêmes dispositions si elles sont informées par les autorités compétentes d'un autre État membre d'un tel défaut de conformité.

2. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement, dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation accordée ainsi que des motifs de cette mesure.

Article 12

1. *Le demandeur de l'homologation C.E.E. pour un type de feuille d'enregistrement doit préci-*

Article 8

Les États membres attribuent **sur demande au constructeur d'appareils une marque d'homologation C.E.E. conforme au modèle établi à l'annexe II du présent règlement pour chaque type d'appareil mécanique de contrôle, y compris la feuille d'enregistrement, homologuée en vertu de l'article 7.**

Article 9

Chaque État membre considère comme conformes à sa législation, en ce qui concerne la construction et le fonctionnement des appareils mécaniques de contrôle et des feuilles d'enregistrement, les appareils mécaniques de contrôle **et** feuilles d'enregistrement portant la marque d'homologation C.E.E. visée à l'article 8.

Article 10

Les autorités compétentes de chaque État membre **transmettent** à celles des autres États membres, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, ou leur communiquent le refus d'homologation, pour chaque type d'appareil mécanique de contrôle **et** de feuille d'enregistrement qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer.

Article 11

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation C.E.E. **visée à l'article 7 constate** que plusieurs appareils ou plusieurs feuilles portant la même marque C.E.E. ne sont pas conformes au type qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour établir la conformité de la fabrication au type homologué. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises qui peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation.

Elles prennent les mêmes dispositions si elles sont informées par les autorités compétentes d'un autre État membre d'un tel défaut de conformité.

2. inchangé

Article 12

supprimé

ser sur sa demande le ou les type(s) d'appareils (s) mécanique(s) de contrôle sur lequel (ou lesquels) ce type de feuille est destiné à être utilisé.

2. Les autorités compétentes de chaque État membre indiquent sur la fiche d'homologation du type de la feuille d'enregistrement le ou les type(s) d'appareil(s) mécanique(s) de contrôle sur lequel (ou lesquels) le type de feuille peut être utilisé.

CHAPITRE III

Installation et contrôle

Article 13

1. L'installation des appareils mécaniques de contrôle sur les véhicules, l'adaptation des appareils aux véhicules, leurs vérifications et leurs contrôles sont régis par les prescriptions prévues à l'annexe I du présent règlement.
2. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation, de vérification et de contrôle ainsi que les réparations de l'appareil mécanique de contrôle, les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres.
3. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scellements qu'il effectue. Les autorités compétentes de chaque État membre tiennent un registre des marques utilisées.
4. La conformité de l'installation de l'appareil mécanique de contrôle aux prescriptions du présent règlement est attestée par la plaquette d'installation apposée dans les conditions prévues à l'annexe I.

CHAPITRE IV

Disposition d'utilisation

Article 14

1. L'employeur et les membres de l'équipage veillent au bon fonctionnement de l'appareil et à ce que les scellements soient intacts. Toute manœuvre ou intervention ayant pour effet de fausser les indications ou les enregistrements est interdite. Les scellements ne doivent être brisés qu'en cas de nécessité absolue dûment prouvée.

2. L'employeur et les membres de l'équipage veillent à ce que, à la prise en charge du véhicule, soient assurées :

- la mise en place des feuilles,
- l'exactitude de l'heure indiquée par l'horloge,
- la concordance entre l'heure indiquée par l'horloge et le marquage horaire sur la feuille.

Article 15

1. L'employeur délivre aux membres de l'équipage un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu de la durée du service et de l'exigence de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou saisies par un agent qualifié. L'employeur ne remet aux membres de l'équipage que des feuilles d'un type homologué apte à être utilisé dans l'appareil installé à bord du véhicule.

2. L'employeur est tenu de conserver les feuilles d'enregistrement pendant une période d'au moins un an à partir de leur utilisation ; il les classe par ordre chronologique et par véhicule. Les feuilles doivent être présentées à la demande des agents qualifiés.

3. En cas de panne de l'appareil, l'employeur doit le faire réparer par des installateurs ou ateliers agréés, au plus tard dès que le véhicule est de retour au siège de l'entreprise.

Article 16

1. Les membres de l'équipage prennent toutes les dispositions pour maintenir l'appareil continuellement en fonction dès le moment où ils prennent en charge le véhicule jusqu'à celui où ils sont déchargés de sa responsabilité.

Les membres de l'équipage doivent en particulier se préoccuper d'actionner le dispositif de commutation qui les concerne afin que l'enregistrement des temps de conduite, des temps de présence au travail, des interruptions de travail et temps de repos soit assuré correctement et de façon différenciée pour chaque membre de l'équipage.

Les membres de l'équipage doivent s'assurer que l'horloge de l'appareil reste toujours bien à l'heure, que les feuilles d'enregistrement successivement utilisées sont mises en place de manière que la concordance entre l'heure indiquée par l'horloge de l'appareil et le marquage du temps sur la feuille soit toujours assurée.

2. Les membres de l'équipage n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement qui sont souillées ou endommagées.

En cas d'endommagement d'une feuille d'enregistrement, les membres de l'équipage doivent joindre la feuille endommagée à la feuille de réserve utilisée.

3. Lors de la mise en place de la feuille d'enregistrement sur l'appareil, les membres de l'équipage doivent inscrire lisiblement sur celle-ci les indications suivantes :

- nom du (ou des) membres(s) de l'équipage,
- date de la mise en place de la feuille d'enregistrement,
- lieu où la feuille d'enregistrement est mise en place,
- numéro d'immatriculation du véhicule,
- kilométrage relevé sur le compteur totalisateur.

Le relevé kilométrique, lors du retrait de la feuille d'enregistrement de l'appareil, doit également être porté sur celle-ci.

4. Dans le cas d'un appareil mécanique de contrôle fonctionnant avec un jeu de disques reliés entre eux, les membres de l'équipage doivent porter :

- lors de la mise en place du jeu de disques, sur le premier disque : les inscriptions prévues au paragraphe 3 du présent article,
- lors du retrait du jeu de disques (ou de la partie du jeu) utilisé(e) :
 - sur le dernier disque enregistré ou en cours d'enregistrement :
 - le nom du (ou des) membres(s) de l'équipage,
 - la date du retrait,
 - le numéro d'immatriculation du véhicule,
 - le relevé kilométrique,
 - sur les disques intermédiaires :
 - le nom du (ou des) membres(s) de l'équipage,
 - la date correspondante à l'enregistrement du disque,
 - le numéro d'immatriculation du véhicule.

5 S'il y a changement, en cours de route, dans la composition de l'équipage, mention doit en être faite sur la feuille d'enregistrement en précisant le nom des conducteurs du nouvel équipage ainsi que la date, l'heure et le relevé kilométrique au moment du changement. Dans le cas d'impossibilité pratique de porter cette mention sur la feuille en cours d'enregistrement, il y a lieu de changer de feuille et de porter sur la nouvelle feuille les indications figurant au paragraphe 3 du présent article.

6. En cas de panne de l'appareil en cours de route, les membres de l'équipage sont tenus de porter sur le livret individuel de contrôle, outre le relevé des groupes de temps qui ne sont plus enregistrés par l'appareil mécanique de contrôle, les mentions suivantes :

- heure de constatation de la panne,
- relevé kilométrique indiqué par le compteur totalisateur au moment de la constatation de la panne,
- relevé kilométrique au moment où les membres de l'équipage sont déchargés de la responsabilité du véhicule.

Si l'appareil peut être réparé, les indications reportées sur le livret individuel de contrôle sont complétées par les indications suivantes :

- date et heure auxquelles l'appareil mécanique de contrôle a repris son fonctionnement régulier,
- nom de l'installateur ou de l'atelier agréé ayant effectué la réparation,
- relevé kilométrique indiqué au compteur totalisateur au moment de la reprise de fonctionnement de l'appareil.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage avisent de la panne l'employeur dans les meilleurs délais et au plus tard à la fin du voyage.

7. Les membres de l'équipage doivent présenter les feuilles d'enregistrement à toute demande des agents qualifiés.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Article 17

Les États membres assurent aux intéressés la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions des autorités des États membres prises en application du présent règlement et portant refus ou retrait d'homologation *de l'appareil ou de la feuille d'enregistrement*, ou refus d'immatriculation ou interdiction de mise en circulation ou d'usage d'un véhicule équipé de l'appareil mécanique de contrôle.

Article 17

Les États membres assurent aux intéressés la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions des autorités des États membres prises en application du présent règlement et portant refus ou retrait d'homologation **conformément à l'article 7**, ou refus d'immatriculation ou interdiction de mise en circulation ou d'usage d'un véhicule équipé de l'appareil mécanique de contrôle.

Article 18

Les États membres arrêtent en temps utile et après consultation de la Commission les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'application du présent règlement.

Article 19

1. Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.
2. Le présent règlement entre en vigueur le lendemain de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

ANNEXE I ⁽¹⁾

Conditions de construction, d'essai, d'installation et de contrôle.

inchangé jusqu'au chapitre III, alinéa a, point 3.2.

- 3.2. L'homologation du modèle de l'appareil s'étend aux matériaux employés. Tout changement dans les matériaux employés doit être autorisé par l'autorité qui a homologué l'appareil.

- 3.2. L'homologation du modèle de l'appareil **et des feuilles d'enregistrement** s'étend aux matériaux employés. Tout changement dans les matériaux employés doit être autorisé par l'autorité qui a homologué l'appareil.

et chapitre III, alinéa c, point 4.

4. Enregistrement des temps

- 4.1. L'appareil mécanique de contrôle doit permettre, par la manœuvre d'un dispositif de commutation, l'enregistrement différencié des *catégories* de temps suivantes :

- temps de conduite,
- temps de présence au travail,
- interruptions de travail et temps de repos.

Pour les véhicules affectés à des services requérant un équipage composé de deux personnes, l'appareil doit permettre l'enregistrement de ces mêmes catégories de temps, simultanément et de façon différenciée pour deux membres de l'équipage.

- 4.2. Les caractéristiques des tracés et leur position relative doivent permettre de reconnaître clairement la nature des différents temps et le membre de l'équipage auquel se rapporte un tracé déterminé du diagramme.

La nature des différents groupes de temps est représentée, dans le diagramme, par des différences d'épaisseurs des traits s'y rapportant *ou par tout autre système d'une efficacité au moins égale du point de vue de la lisibilité et de l'interprétation du diagramme.*

4. Enregistrement des temps

- 4.1. L'appareil mécanique de contrôle doit permettre, par la manœuvre d'un dispositif de commutation, l'enregistrement différencié des **groupes** de temps suivants :

- temps de conduite,
- temps de présence au travail,
- interruptions de travail et temps de repos.

L'appareil doit être conçu de façon à permettre à la fois l'enregistrement simultané et distinct de ces groupes de temps pour les deux membres de l'équipage.

- 4.2. Les caractéristiques des tracés et leur position relative doivent permettre de reconnaître clairement la nature des différents temps et le membre de l'équipage auquel se rapporte un tracé déterminé du diagramme.

La nature des différents groupes de temps est représentée, dans le diagramme, par des différences d'épaisseurs des traits s'y rapportant.

Le reste inchangé

ANNEXE II ⁽²⁾

inchangé

⁽¹⁾ Texte complet : voir *J. O.* n° C 82 du 27 juin 1969, p. 20 et s.

⁽²⁾ Texte complet : voir *J. O.* n° C 82 du 27 juin 1969, p. 27 et s.

B

EXPOSÉ DES MOTIFS

I — Observations générales

1. En exécution de l'article 16 du règlement du Conseil n° 543 du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, la Commission des Communautés européennes présente une proposition tendant à l'introduction d'un appareil mécanique de contrôle, communément appelé tachygraphe. Cet appareil mécanique de contrôle est en premier lieu destiné à contrôler le respect des dispositions sociales, c'est-à-dire essentiellement des temps de repos et de conduite.

2. La commission des transports du Parlement européen s'est prononcée explicitement sur ledit règlement dans un rapport détaillé, élaboré par M. Laan ⁽¹⁾. Dans ce rapport, la commission avait exprimé sa déception de ce que le règlement relatif aux dispositions sociales ne rendait pas obligatoire l'utilisation du tachygraphe dans tous ses éléments. Pour justifier la présentation ultérieure d'un règlement approprié, l'exécutif avait allégué la nécessité pour l'industrie de disposer d'un certain délai lui permettant de se préparer à la fabrication du nouvel appareil.

La commission des transports ne s'était pas ralliée à cet argument et avait exigé l'installation obligatoire d'un tachygraphe dans les véhicules après une période transitoire relativement brève ; les véhicules admis pour la première fois à la circulation devaient être équipés d'un tachygraphe dès le 1^{er} janvier 1969, tous les autres véhicules l'étant au plus tard le 1^{er} janvier 1970.

Du fait du retard intervenu dans l'adoption du règlement relatif aux dispositions sociales par le Conseil, la Commission a bénéficié d'un gain de temps, de sorte que finalement il lui a été possible de présenter la proposition de règlement à l'étude assez rapidement pour pouvoir en permettre l'entrée en vigueur dans un délai raisonnable à compter de celle du règlement de base.

3. La commission ne saurait trop insister sur l'importance considérable qu'elle attache à l'utilisation d'un appareil mécanique de contrôle dans les transports par route. Pour chaque conducteur, cet appareil indiquera non seulement

la vitesse du véhicule et la distance parcourue, mais aussi les temps de repos et autres interruptions de travail.

Cette constatation soulève une première question, à savoir celle de la nécessité d'instaurer des moyens de contrôle supplémentaires. La Commission propose le maintien du livret individuel de contrôle, dans lequel peuvent également être inscrites, le cas échéant, les indications enregistrées par le tachygraphe. A l'appui de cette proposition, la Commission invoque, d'une part, le fait que le livret de contrôle demeure indispensable pendant une première période d'adaptation dans les pays où l'emploi du tachygraphe n'est pas acquis à ce jour, en vue d'éviter toute possibilité d'erreur — son emploi n'est obligatoire qu'en République fédérale et au Luxembourg —. Le livret peut donc, après une période adéquate, être supprimé ou remplacé par un document simplifié.

D'autre part, la Commission allègue le fait que les subdivisions prévues sur les feuilles d'enregistrement de l'appareil mécanique de contrôle ne permettent pas d'établir une distinction des périodes de présence au travail selon qu'il s'agit de « temps d'attente » ou d'« autres temps de travail ». Pour éviter la nécessité d'un report sur les feuilles d'enregistrement par inscription manuscrite, il convient que cette distinction apparaisse, elle aussi, dans le livret de contrôle qui, en tout état de cause, sert à faire le décompte des heures de travail effectuées dans la semaine. Enfin, il faut compter avec l'éventualité d'une panne de tachygraphe, éventualité dans laquelle les indications nécessaires pourraient également être inscrites dans le livret de contrôle.

4. Ces arguments de la Commission ne sont pas absolument convaincants. En effet, le maniement du tachygraphe est beaucoup plus simple et plus sûr que la tenue d'un livret de contrôle, et par conséquent l'instauration d'une période transitoire paraît superflue même dans les pays qui n'ont pas encore introduit l'usage de cet appareil.

C'est pourquoi il y a lieu d'exiger que le livret de contrôle ne contienne que les seules indications non enregistrées par le tachygraphe et établisse, en particulier, la distinction entre temps d'attente et autres temps de travail, pour autant que les États membres prescrivent cette distinction pour les véhicules admis à circuler sur leur territoire.

(1) Cf. doc. 31/67.

Sur le plan pratique, cette modification a pour effet de permettre la suppression du livret de contrôle, dès lors que les États membres n'exigent pas l'inscription des indications supplémentaires ci-dessus mentionnées. Il semble que seul le gouvernement français, pour des motifs de législation tarifaire et sociale interne, veuille établir une distinction entre « temps d'attente » et « autres interruptions de travail », pour les périodes de présence sur le lieu du travail. Il s'ensuit que les autres pays pourraient renoncer au livret de contrôle, ce qui ne manquerait pas d'entraîner des simplifications notables. Il convient de rappeler à ce propos que le livret de contrôle individuel est considéré comme un moyen de contrôle peu sûr.

Il en est de même du rapport hebdomadaire, dont la valeur en tant qu'élément de preuve est des plus relatives. Après l'introduction des tachygraphes, le rapport hebdomadaire ne représente plus, en tout état de cause, qu'une transcription des indications données par les feuilles d'enregistrement, opération beaucoup plus sûre si elle est accomplie dans l'entreprise que si elle est confiée au conducteur. A cet égard, il convient de rappeler le cas de la Suisse, où des tachygraphes sont d'ores et déjà utilisés pour le contrôle des temps d'emploi et qui, elle aussi, a renoncé à confier aux membres de l'équipage le soin d'indiquer les temps de conduite.

Enfin, il faut encore ajouter le fait que l'augmentation de la circulation rend de plus en plus difficile un contrôle direct routier. Le contrôle du respect des dispositions sociales sera de plus en plus le fait de l'entreprise et consistera de plus en plus essentiellement en un contrôle des indications nécessaires pour attester l'accomplissement des périodes de travail.

5. Il faut se féliciter que la Commission prévoie l'introduction d'un seul type d'appareil. Celui-ci peut s'adapter par commutation au service requérant un double équipage, l'enregistrement des temps de conduite s'effectuant alors séparément pour chaque conducteur. Toutefois, il pourra également être utilisé pour les transports requérant un seul conducteur.

Cette solution est de loin préférable à l'introduction de deux types d'appareils, car elle permet d'étendre l'utilisation générale de l'appareil. La différence de coût due au dispositif de commutation est très faible.

Alors qu'au paragraphe 3 des considérations générales de la proposition de règlement il est indiqué clairement que la Commission a opté pour un type d'appareil unique, le libellé choisi à l'annexe I, chapitre III c, 4, est beaucoup moins précis en la matière.

Aussi conviendrait-il, pour éviter toute équivoque, de préciser que le type d'appareil prévu pour deux conducteurs sera également installé dans les véhicules ne comportant qu'un seul conducteur.

6. La commission des transports soulève des réserves à l'encontre de la proposition de l'exécutif visant à échelonner les dates d'entrée en vigueur du règlement.

Il est parfaitement raisonnable de prévoir un délai de deux ans jusqu'à l'introduction obligatoire de l'appareil mécanique de contrôle, délai que l'industrie pourra consacrer à la production de ce type d'appareil. En outre, il est indispensable de prévoir l'aménagement d'ateliers capables d'offrir toutes garanties pour le montage de l'appareil.

Au dire de la Commission, les fabricants d'appareils mécaniques de contrôle sont dès à présent à même d'offrir des appareils qui satisfont aux conditions du nouveau règlement, tout en étant d'un prix accessible, d'un fonctionnement sûr et d'un maniement relativement simple. Il n'est donc nullement nécessaire de prévoir un délai particulier pour la mise au point de ces appareils.

7. La Commission ne désire rendre obligatoire l'installation de l'appareil à partir du 1^{er} janvier 1972 que pour les seuls véhicules mis en service pour la première fois à partir de cette date ainsi que pour les véhicules effectuant des transports internationaux et des transports de marchandises dangereuses. Sous réserve des exceptions mentionnées, les véhicules en service dès avant cette date ne seraient équipés du tachygraphe que deux années plus tard.

Enfin, une longue période transitoire de trois ans ou de cinq ans est concédée pour les véhicules équipés de tachygraphes dès avant le 1^{er} janvier 1972, même si ceux-ci ne répondent pas aux prescriptions du nouveau règlement.

On aboutit ainsi à la fixation de différentes dates d'entrée en vigueur du règlement et le large écart qui sépare ces différentes dates ne paraît pas justifié.

8. C'est pourquoi la commission propose de ne prévoir qu'un intervalle d'un an entre la mise en vigueur du règlement et son application obligatoire à la plupart des véhicules mis en service avant cette date. Les véhicules mis en service pour la première fois et les véhicules effectuant des transports internationaux et des transports de marchandises dangereuses seraient équipés de tachygraphes à la date du 1^{er} janvier 1972, cependant que pour les véhicules affectés aux transports de marchandises d'un poids total maximum autorisé excédant 6 tonnes et pour les véhicules affectés aux transports de personnes, la date d'entrée en vigueur serait le 1^{er} janvier 1973. La date du 1^{er} janvier 1974 serait applicable aux autres véhicules, c'est-à-dire ceux entre 3,5 et 6 tonnes. Cet échelonnement permettrait tout à la fois une application accélérée du règlement aux groupes les plus importants de véhicules et une répartition judicieuse de la fa-

brication pour les ateliers et les autorités de contrôle.

9. En ce qui concerne la période transitoire applicable aux véhicules qui, dès avant la mise en vigueur du règlement, étaient équipés de tachygraphes ne répondant pas en tous points aux conditions imposées par ce règlement, la commission propose de prévoir une période transitoire uniforme ; la période transitoire applicable à ces véhicules devra être limitée au 31 décembre 1974.

II — Observations relatives aux divers articles

10. Les *articles 3 et 4* devront être modifiés conformément aux observations ci-dessus, de nouveaux délais devant être fixés pour la mise en vigueur de l'obligation d'installer le tachygraphe.

11. L'*article 6* devra être modifié de manière à préciser que la tenue du livret individuel de contrôle n'est pas obligatoire pour les données enregistrées par le tachygraphe.

Le paragraphe 2 de cet article peut donc être supprimé.

Le paragraphe 3 doit être modifié en conséquence. En outre, il conviendrait d'y prévoir la possibilité, pour les États membres, d'autoriser l'inscription directe d'indications supplémentaires sur les feuilles d'enregistrement.

Le paragraphe 4 devrait être supprimé. Le fonctionnement de l'appareil mécanique de contrôle est à tel point sûr qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une réglementation spéciale dans l'éventualité d'une panne. Comme dans le cas d'appareils analogues, les tachymètres par exemple, il convient de partir du principe que le tachygraphe fonctionne et que lorsqu'il y a panne, il faut en conclure que le véhicule ne se trouve pas en état normal de fonctionnement.

Le paragraphe 5 doit également être supprimé ; l'établissement du rapport hebdomadaire exige de l'équipage un surcroît de travaux d'écritures en fin de semaine. L'expérience montre que son contenu s'inspire davantage des prescriptions existantes que des données réelles, de sorte que ce moyen de contrôle ne permet guère d'établir la preuve de la violation éventuelle de ces prescriptions.

12. En ce qui concerne les *articles 7 et 8*, il faut critiquer le fait qu'ils prévoient une homologation séparée pour les appareils de contrôle, d'une part, et les feuilles d'enregistrement, d'autre part. Les fabricants des appareils de contrôle attirent l'attention sur le fait que le rapport

entre les possibilités d'erreurs des appareils et celles des feuilles d'enregistrement est de 47 à 40. En d'autres termes, les possibilités d'erreurs sont presque aussi nombreuses pour la feuille d'enregistrement que pour l'appareil de contrôle lui-même, ce qui présuppose que le disque soit ajusté sur celui-ci de manière aussi précise que possible.

Aussi convient-il de ne prévoir qu'une seule homologation pour l'appareil et le disque.

Les articles 7 et 8 devront être modifiés en conséquence.

13. Dans les *articles 9 et 10*, il y a lieu de procéder à quelques modifications mineures d'ordre rédactionnel, résultant des modifications apportées aux articles 7 et 8.

14. L'*article 11* doit faire l'objet d'une modification d'ordre rédactionnel, au cas où les articles 7 et 8 seraient modifiés.

15. De même, l'*article 12* peut être supprimé en cas de modification des articles 7 et 8.

16. Dans le texte allemand de l'*article 13, paragraphe 1*, il faut lire « Angleichung » au lieu de « Abgleichung ». D'une manière générale, il conviendrait de vérifier s'il ne serait pas préférable de remplacer le terme « Eichung » (en français : vérification) par le terme « Einbauprüfung » (contrôle de l'installation de l'appareil).

17. Les modifications apportées aux articles 7 et 8 rendent indispensable une modification de forme de l'*article 17*. Cela s'applique également à l'*annexe I, III a, 3, 2*.

Le paragraphe en question devrait être modifié en conséquence.

18. Au point III c, 4, de l'*annexe I* du règlement, on retrouve le libellé dont il a été déjà dit qu'il pouvait prêter à malentendu, en accréditant l'idée que des types d'appareils distincts sont prévus pour les services requérant un équipage composé de deux personnes, d'une part, et les services requérant un équipage composé d'une seule personne, d'autre part. Pour éviter tout malentendu, le texte devrait être modifié en conséquence.

En outre, il devrait être clairement établi que la nature des différentes catégories de temps est représentée, dans le diagramme, par des différences d'épaisseurs des traits s'y rapportant. L'admission d'autres systèmes serait nécessairement une source de confusion et aurait pour effet de compliquer les contrôles, notamment en matière de transports internationaux.

Avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique

Rédacteur : M. Lucius

En sa séance du 3 juin 1969, le Parlement européen a décidé de renvoyer la proposition de la Commission au Conseil relative à un règlement concernant l'introduction d'un appareil mécanique de contrôle dans le domaine des transports par route (doc. 53/69) à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission des affaires sociales et de la santé publique, saisie pour avis.

Le 26 juin 1969, la commission des affaires sociales et de la santé publique a chargé M. Lucius de rédiger un avis à l'intention de la commission compétente au fond.

Le présent avis a été examiné par la commission lors de ses réunions des 11 et 23 septembre 1969 et a été adopté, le 23 septembre 1969, par 9 voix contre 1 et 1 abstention.

Étaient présents : MM. Müller, président, Merchiers, vice-président, Bermani (suppléant M. Ramaekers), Brégégère, Califice, Gerlach, Laudrin, Posthumus (suppléant M. Vredeling), Santero, Scoccimarro (suppléant Mme Iotti), Springorum.

Après un examen approfondi de la proposition de la Commission au Conseil relative à un règlement concernant l'introduction d'un appareil mécanique de contrôle dans le domaine des transports par route, la commission des affaires sociales et de la santé publique a conclu à une approbation sans réserve de cette proposition de règlement.

Contrairement à l'opinion exprimée par la commission des transports, compétente au fond, dans le rapport Faller, la commission des affaires so-

ciales et de la santé publique est d'avis que dans tous les cas prévus à l'article 6 de la proposition de règlement le livret de contrôle individuel doit être maintenu pour des raisons de sécurité.

La commission a donc décidé de déposer, au cours de la session d'octobre du Parlement européen, un amendement au rapport Faller tendant à rétablir le texte de l'article 6 de la proposition de règlement tel que la Commission l'avait prévu.